



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 54]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 2, 2001/फाल्गुन 11, 1922

No. 54]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 2, 2001/PHALGUNA 11, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 2 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/124/2000-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार रोयपुरम यार्ड पर हाथों द्वारा लौह अयस्क उतारने पर घाट-भाड़े में छूट और निर्यातकों की लागत पर यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र पर लदाई के लिए ले जाने की अनुमति का उपबंध शामिल करके चेन्नई पत्तन न्यास की दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं टीएएमपी/124/2000-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

.....आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन पारित किया गया)

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ने रोयपुरम रेलवे यार्ड पर उताराई के पर्याप्त यंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन प्रणाली द्वारा लौह अयस्क का लदान किए जाने और उसे पत्तन के चट्टा यार्ड पर ले जाने पर घाट-शुल्क में छूट प्रदान करने हेतु अपनी दरों के मान में संशोधन करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2.1 सीएचपीटी इस समय यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन प्रणाली द्वारा लौह-अयस्क की लदाई किए जाने पर 50.40 रुपये प्रति मी. ट. का प्रभार वसूल कर रहा है। इसके अलावा, लौह अयस्क चूर्ण/ अक्षयित लौह अयस्क की प्राप्ति और लदाई करने की अयस्क प्रहस्तन प्रणाली की सफाई के लिए 0.90 रुपये प्रति टन प्रभार भी वसूल किया जा रहा है।

2.2 लौह अयस्क के एक निर्यातक मै0 मिनरल्स सेल्स प्राइवेट लिमिटेड (एमएसपीएल) ने रोयपुरम रेलवे यार्ड पर अपना अयस्क हाथों द्वारा उतार कर और उसे ट्रकों द्वारा चट्टा-वार्ड पर लदाई के लिए पहुंचाकर निर्यात हेतु लौह अयस्क की प्राप्ति को बढ़ाने का प्रस्ताव पत्तन को प्रस्तुत किया है। फर्म ने दरों में छूट का अनुरोध किया है क्योंकि पत्तन डिब्बा उतारने और माल का चट्टा लगाने का कार्य नहीं करेगा।

2.3 सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा मै0 मिनरल्स सेल्स प्राइवेट लिमिटेड के प्रस्ताव पर विचार किया गया था और रोयपुरम रेलवे यार्ड पर लौह अयस्क उतारने और ट्रकों द्वारा यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन सयंत्र (एमओएचपी) तक ले जाने पर घाट-शुल्क और सफाई प्रभारों की वर्तमान दरों पर 40% छूट देने का प्रस्ताव किया था। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं -

- (i) वर्तमान घाट-शुल्क प्रभार में डिब्बा उतारने वालों द्वारा डिब्बे से लौह अयस्क गिराने के समय से जलयान पर पहुंचने तक के सभी प्रभार शामिल हैं और क्योंकि पत्तन इस मामले में डिब्बा उतारने और माल का चट्टा लगाने का कार्य नहीं करेगा इसलिए 40% की छूट उचित है। यह इस तथ्य पर आधारित है कि यह प्राप्ति प्रणाली कुल प्रणाली का लगभग 40% ही है।
- (ii) 1977 में जब यह अयस्क प्रहस्तन सयंत्र चालू किया गया था तब अयस्क प्रहस्तन सयंत्र द्वारा लौह अयस्क की लदाई पर घाट-शुल्क और विशेष प्रभार 28.50 रुपये प्रति टन निर्धारित किया गया था और अयस्क डिब्बों की उतराई और प्राप्ति के समय यह दर 12.60 रुपये प्रति टन (एकमुश्त दर का 47.5%) और लौह अयस्क की लदाई के समय 13.90 रुपये प्रति टन वसूली गई थी। इसके पश्चात इसे एकल समित्त दर पर समेकित कर दिया गया था। यद्यपि लाने से जाने की व्यवस्था के मामले में पत्तन के यांत्रिक लौह प्रहस्तन सयंत्र द्वारा डिब्बा उतारने और चट्टा लगाने का कार्य नहीं किया जा रहा है, परंतु पत्तन का चट्टा यार्ड निर्वातकों द्वारा प्रयोग किया जाएगा, जिसके लिए कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे क्योंकि यह समित्त घाट-शुल्क का हिस्सा है।
- (iii) उपर्युक्त पहलुओं पर विचार करके, निकासी प्रभारों की 0.36 रुपये (0.90 रुपये का 40%) की राशि और यंत्रीकृत प्रणाली द्वारा लौह अयस्क उतारने और माल का चट्टा लगाने की 20.16 रुपये (50.40 रुपये का 40%) की राशि प्रदान न की गई सेवाओं की आनुपातिक लागत होती है। 20.52 रुपये प्रति मी ट की कुल राशि को 20.00 प्रति मी ट में पूर्णांकित करना ही पर्याप्त छूट होगी और यह छूट ऐसे निर्वातकों को भी दी जा सकती है जो लदाई के लिए लौह अयस्क सीधे माल का चट्टा लगाने के क्षेत्र में जाते हैं।

2.4 इसके अलावा, सीएचपीटी ने अपनी दरों के मान में निम्नलिखित संशोधनों का प्रस्ताव किया है

मान 'घ' के अधीन मद स 2 के अंतर्गत वर्तमान टिप्पणी को टिप्पणी (क) के पश्चात टिप्पणी (क) और नई टिप्पणी (ख) रूप में क्रमांकित कर शामिल किया जाए।

- " टिप्पणी (ख) उपर्युक्त मद स 1 और 2 में 20 रुपये में पूर्णांकित कर 40% की छूट रोयपुरम रेलवे यार्ड पर हाथों द्वारा डिब्बों से उतारे गए और लदाई के लिए अपनी (निर्यातकों की) लागत पर ट्रकों द्वारा यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन सयंत्र पर ले जाए गए लौह अयस्क की मात्रा पर दी जाएगी। यह छूट केवल तभी दी जाएगी जब डिब्बा उतारने वालों और चट्टा लगाने वालों का दूसरे पक्षकार द्वारा प्रयोग किए जाने के कारण वे उपलब्ध न हों।"

3. सीएचपीटी का उपर्युक्त प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधिक संस्थाओं को परिचालित किया गया था। प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्था से लिखित टिप्पणियों की प्राप्ति मिलने तक 25 जनवरी 2001 को सीएचपीटी परिसर में इस मामले की संयुक्त सुनवाई की गई। सरत सुनवाई के दौरान निम्नलिखित

घरेलू पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

हमारा परिकलन विनिर्दिष्ट है। 40% छूट उचित है। हम प्रस्तावित छूट नहीं बढ़ा सकते।

भारतीय खनिज उद्योग संघ (एफआईएमआई)

- (i) अयस्क यातायात में वृद्धि से सुविधाओं की माँग में वृद्धि होगी।
- (ii) 'सड़क-मार्ग' हेतु अतिरिक्त खर्च 63 रुपये प्रति मी.ट. है। हम केवल 20 रुपये प्रति मी.ट. की छूट ले रहे हैं। यह कम से कम 25 रुपये प्रति मी.ट. अर्थात् वर्तमान घाट-शुल्क दर का 50% होना चाहिए।

मै0 मिनरल्स सेल्स प्राइवेट लिमिटेड (एमएमपीएल)

- (i) इससे यातायात बढ़ेगा और प्रोत्साहन मिलेगा।
- (ii) पत्तन क्षेत्र के भीतर माल गिराना वर्जित है। सफाई पर 10% खर्च बचाया जा सकता है।
- (iii) सफाई प्रभार न जोड़े जाए।

भातु और खनिज व्यापार निगम (एमएमटीसी)

- (i) 40% छूट सस्थापन लागत के सदर्थ में है। यह प्रणाली 25 वर्ष पुरानी है। पत्तन मूल लागत को कैसे बनाए रख सकता है?
- (ii) कृपया प्राप्ति, गिराने और लदाई की दरों का पृथक-पृथक परिकलन करें।

तमिल बाणिज्य मण्डल (टीसीसी)

नए कार्गो (मैगनीज़) का निर्यात मोरमुगाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) से स्थानांतरित करने के लिए तत्पर है। सीएचपीटी के लिए यह अधिक कार्गो आकर्षित करने हेतु रियायतों की घोषणा करने का सही समय है।

4. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के सदर्थ में और संयुक्त सुनवाई के दौरान दिए गए तर्कों पर ध्यान देने पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है

- (i) रेल मार्ग द्वारा पहुंचे लौह अयस्क के प्रहस्तन हेतु सीएचपीटी की दरों के मान में पहले से ही विशिष्ट उपबन्ध है। वर्तमान प्रस्ताव उन निर्यातकों के हितों की सुरक्षा के लिए है जो डिब्बा उतारने की सुविधा लिए बिना सड़क मार्ग से कार्गो लाते हैं। अतः इसे प्रयोक्ता-उन्मुख प्रस्ताव के रूप में देखा जा सकता है।
- (ii) उल्लेखनीय है कि ऐसी ही प्रविष्टि पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) की दरों के मान में भी शामिल की गई थी। यह कार्रवाई केवल इस प्राधिकरण की प्रेरणा से की गई थी; यह पीपीटी का प्रस्ताव नहीं था।
- (iii) मामले से सम्बद्ध एक पक्षकार एमएसपीएल ने इस आधार पर अधिक छूट देने की मांग की कि यदि पत्तन क्षेत्र के भीतर इथर कुछ गिराया नहीं जाएगा तो सीएचपीटी को केवल 'सफाई लागत' में ही 10% की बचत होगी। यह दावा इस कारण से उचित नहीं है कि सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड ने 'घाट-शुल्क और सफाई प्रभारों' पर समेकित रूप में 40% छूट का अनुमोदन किया है।
- (iv) इसी प्रकार, लदाई और उतराई के लिए पृथक-पृथक दरों के परिकलन की एमएसपीएल की माँग बिल्कुल भी सगत नहीं है। इस मामले के सदर्थ में सगत बात यह है कि पत्तन डिब्बा उतारने और माल का चटपटा लगाने का क़रम नहीं करेगा तो सब कुछ वैसा ही रहेगा। ऐसा होने पर 40% की छूट का विचार उचित है। इस

इस सदर्थ में यह स्वीकार करना होगा कि बचपि लाने-ले जाने की व्यवस्था के मामले में पत्तन के बाह्यिक लौह प्रवस्तन सयंत्र द्वारा ढिब्बा उतारने और चट्टा लगाने का कार्य नहीं किया जा रहा है परंतु पत्तन का चट्टा यार्ड निर्वर्तकों द्वारा प्रयोग किया जाएगा, जिसके लिए कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे क्योंकि इसे समिश्र घाट-शुल्क प्रभार के साथ एकीकृत किया गया है।

- (v) नई व्यवस्था से इस प्रकार के कार्गो के यातायात में वृद्धि होगी अथवा मैगनीज़ जैसे नये कार्गो के आगमन को अधिक छूट का आधार नहीं माना जा सकता। सीएचपीटी को अपना प्रस्ताव तैयार करते समय इन बातों को तथा अन्य वाणिज्यिक बातों को ध्यान में अवस्थ रखना चाहिए।
- (vi) एमएमटीसी ने 25 वर्षीय संस्थापन लागत के सदर्थ में लगभग 40% छूट पर आपत्ति की है। स्पष्ट है कि एमएमटीसी इन प्रयोजन से वर्तमान मूल्य की गणना करना चाहता है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि हम अभी सीमांत लागत मूल्य निर्धारण का सिद्धांत लागू नहीं कर सकते। हर जगह (संभवतः अन्य सभी देशों सहित) सभी पत्तन यह पद्धति अपनाते हैं। अतः केवल इस मामले में परिसंपत्तियों के अवमूल्यित मूल्य के साथ लेन-देन का प्रश्न ही नहीं उठता।
- (vii) एफआईएमआई की यह माँग कि छूट 50% (अर्थात् 25/- रुपए) के अनुक्रम में इसलिए दी जाए कि 'संरक्षक मार्ग' के लिए 63/- रुपए का अतिरिक्त खर्च होगा, युक्तिसंगत अथवा किफायती कम, भावनात्मक अधिक है। सीएचपीटी ने सुस्पष्ट उल्लेख किया है कि उसका परिकलन विनिर्दिष्ट है; 40% छूट उचित है; और इसे बढ़ाया नहीं जा सकता। सीएचपीटी के इस सुस्पष्ट बयान को स्वीकार न करने का कोई कारण नहीं है।
- (viii) सीएचपीटी ने प्रस्ताव दिया है कि ये छूट केवल तभी दी जाएगी जब ढिब्बा उतारने वाले और चट्टा लगाने वाले का दूसरे पक्षकार द्वारा प्रयोग किए जाने के कारण वे उपलब्ध न हों। यह अनुबंध समझने योग्य है कि पत्तन माल गिराने और चट्टा लगाने वाले उपकरणों पर अपने निवेश को संरक्षित करना चाहता है; और इन सुविधाओं को बेकार नहीं करना चाहता। रेलवे यार्ड से अयस्क लाने-ले जाने की आवश्यकता भी उस समय पड़ सकती है जब पत्तन की प्राप्ति प्रणाली खराबी अथवा रखरखाव के कारण कार्य न कर रही हो। ऐसा होने पर, जब पत्तन के ढिब्बा उतारने वाले और चट्टा लगाने वाले उपकरणों को दूसरे पक्षकार द्वारा किराये पर मंगाए जाने के कारण उनके उपलब्ध न होने के साथ-साथ रखरखाव, पूरी मरम्मत और छोटी-मोटी मरम्मत जैसे कारणों से खाली न होने पर छूट की अनुमति उचित है। उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण द्वारा यही शर्त भारी सामान उठाने के प्रभारों से छूट के मामले के लिए लागू की गई थी।

5. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण उपर्युक्त पैरा 4 (viii) में उल्लिखित मामूली परिवर्तनों के साथ सीएचपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित करता है। परिणामतः सीएचपीटी की दरो का मान निम्नलिखित अनुसार संशोधित किया जाता है

"पुस्तिका-I, अध्याय-II के मान च की मद स 2 की वर्तमान टिप्पणी को (क) और निम्नलिखित शामिल की गई नई टिप्पणी को (ख) के रूप में पुनः प्रकाशित किया जाता है-

* टिप्पणी (ख) उपर्युक्त मद स. 1 और 2 में 20 रुपये में पूर्णकृत कर 40% की छूट रोयपुरम रेलवे यार्ड पर हाथों द्वारा डिब्बों से उतारे गए और लड़ाई के लिए निर्वातकों की लागत पर ट्रकों द्वारा यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र पर ले जाए गए लौह अयस्क की मात्रा पर दी जाएगी।

यह छूट केवल तभी दी जाएगी जब पत्तन के डिब्बा उतारने वाले और चट्टा लगाने वाले उपकरण रखरखाव, पूरी मरम्मत और छोटी-मोटी मरम्मत जैसे कारणों से खाली न किए जा सकते हों अथवा दूसरे पक्षकार द्वारा इन उपकरणों को किराये पर लिए जाने के कारण वे उपलब्ध न हों।"

6. सीएचपीटी को अपनी दरों के मान में उपर्युक्त प्रावधान शामिल करने का निर्देश दिया जाता है।

एस. सत्यम्, अध्यक्ष
[विज्ञापन III/IV/143/असा./2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 2nd March, 2001

No. TAMP/124/2000-CHPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Chennai Port Trust by inserting a provision to allow a rebate in wharfage on iron ore unloaded manually at the Royapuram Yard and intercarted to the Mechanical Ore Handling Plant for shipment at the cost of exporters, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No.TAMP/124/2000-CHPT****The Chennai Port Trust (CHPT)**

Applicant**ORDER**

(Passed on this 14th day of February 2001)

The Chennai Port Trust (CHPT) has submitted a proposal for an amendment to its Scale of Rates for allowing a rebate in wharfage on iron ore shipped through mechanised ore handling system after unloading at the Royapuram Railway Yard and intercarted to the Port's stack yard.

2.1. The CHPT presently levies a charge of Rs.50.40 per MT on iron ore shipped through mechanical ore handling system. In addition, Re.0.90 per tonne is also charged for cleaning the ore handling system for receiving and shipment of iron ore fines / calibrated iron ore.

2.2. M/s. Minerals Sales Private Limited (MSPL), one of the exporters of iron ore, have approached the Port with a proposal to augment receipts of iron ore for export by unloading their ore manually at the Royapuram Railway Yard and intercart them to the stack-yard through Trucks for shipment. The firm has requested for a rebate in the rates, as the Port will not be carrying out the operation of wagon tipping and stock piling.

2.3. The proposal of M/s. Minerals Sales Private Limited was considered by the Board of Trustees of the CHPT and proposed to grant a rebate of 40% on the existing rates of wharfage and cleaning charges for Iron Ore unloaded at Royapuram Railway Yard and intercarted to the MOHP through Trucks. In its proposal, the CHPT has given the following points:

- (i). The present wharfage charge is inclusive of all operations from the time of tipping of iron ore from the wagon by wagon tipplers upto putting into the holds of the vessel and as the Port will not be carrying out the operation of wagon tipping and stock piling in this case, a rebate of 40% is considered reasonable. This is based on the fact that the receiving system constitutes about 40% of the total system.
- (ii). When the ore handling plant was commissioned in 1977, the wharfage and special charge for iron ore shipped through ore handling plant was fixed at Rs.26.50 per tonne and the rate was recovered at Rs.12.60 per tonne (47.5% of the consolidated rate) at the time of receiving and unloading the ore wagons and Rs.13.90 per tonne at the time of shipment of iron ore. Later this was consolidated into a single composite rate. Though the wagon tipping and stacking are not done by Trust's mechanised ore handling plant in the case of intercarting arrangement, the stack yard of the Port will be used by the exporters for which no separate charges are collected as it is a part of the composite wharfage.
- (iii). Considering the above aspects, an amount of Rs.0.36 (40% of Rs.0.90) towards cleaning charges and an amount of Rs.20.16 (40% of Rs.50.40) towards tipping and stock piling of iron ore through mechanised system constitute the proportionate cost of services not rendered. The total amount of Rs.20.52 per MT rounded off to Rs.20.00 per MT will be the reasonable rebate and this can be extended to the exporters who directly bring the Iron Ore to the stock pile area for shipment.

2.4. In this backdrop, the CHPT has proposed the following amendments to its Scale of Rates:

The existing note under Item No.2 under Scale 'F' may be numbered as Note (a) and new Note (b) may be inserted after Note (a)

"Note (b): A rebate of 40% in Item No.1 and 2 above rounded off to Rs.20/- shall be given for the quantity of Iron Ore manually unloaded from the wagons at Royapuram Railway Yard and intercarted to the Mechanical Ore handling plant through trucks at their (exporter's) cost for shipment. This rebate shall be given only when wagon tippler and stacker are not available because of being used by another party."

3. The above proposal of the CHPT was circulated to various users / representative bodies of port users. Pending receipt of written comments from the users / representative body of port users, a joint hearing in this case was held on 25 January 2001 at the CHPT premises. During the joint hearing the following submissions were made:

The Chennai Port Trust (CHPT)

Our calculation is specific. The 40% rebate is reasonable. We cannot increase the proposed rebate.

Federation of Indian Mineral Industry (FIMI)

- (i). The increase in ore traffic has resulted in increasing demand on facilities.
- (ii). Additional expenditure for 'road-way' is Rs.63/- PMT. We get a rebate of only Rs.20/- PMT. It should be at least Rs.25/- PMT i.e., 50% of the existing wharfage rate.

M/s. Minerals Sales Private Limited (MSPL)

- (i). This will increase the traffic and shall be encouraged.
- (ii). Spillage inside the port area is avoided. 10% expenditure in cleaning can be saved.
- (iii). Cleaning charges should not be added.

The Metal and Minerals Trading Corporation (MMTC)

- (i). 40% rebate is with reference to installation cost. The system is 25 year old. How can the Port go by the original cost?
- (ii). Please calculate rates separately for receiving and tipping and shipment.

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

Export of new cargo (eg., Manganese) is willing to shift from the Mormugao Port Trust (MOPT). This is the right time for the CHPT to announce the concessions to attract more cargo.

4. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i) The CHPT Scale of Rates has a specific provision already for handling of iron

the interests of exporters who bring in the cargo by road without requiring the facility of the wagon tippler. This can, therefore, be seen as a user-oriented proposal.

- (ii). It is noteworthy that a similar entry was introduced in the Scale of Rates of the Paradip Port Trust (PPT). Only, the action taken there was at the instance of this Authority; it was not a proposal from the PPT.
- (iii). The MSPL, one of the interested parties, has asked for a bigger reduction on the ground that the CHPT would be saving 10% in 'cleaning cost' alone since there will be no spillage inside the port area. This claim is untenable for the reason that the Board of Trustees of the CHPT has approved a 40% reduction consolidatedly on 'wharfage and cleaning charges'.
- (iv). Likewise, the demand of the MSPL to calculate the rates separately for loading and unloading is not very relevant. What is relevant in the context of this case is the fact that the port will not be carrying out the operation of wagon tipping and stock piling; everything else will remain the same. That being so, a reduction of 40% has been considered to be reasonable. This is on the basis that the receiving system constitutes about 40% of the total system. This reasoning of the CHPT is reasonable and acceptable.

It has to be recognised in this context that, though the wagon tipping and stacking are not done by the CHPT's Mechanised Ore Handling Plant in cases of intercarting arrangement, the stack yard of the port will still be used by the exporters for which no separate charge is levied as it has been integrated with the composite wharfage charge.

- (v). That the new arrangement will result in an increase of traffic in the same cargo or even emergence of new cargo like Manganese cannot be cited as grounds for a bigger reduction. The CHPT must have taken into account these and other commercial considerations while formulating its proposal.
- (vi). The MMTC has raised an objection about the 40% reduction being with reference to a 25-year-old installation cost. Apparently, the MMTC wants the present value to be reckoned with for this purpose. It is relevant here to point out that we have not yet been able to introduce the principle of marginal cost pricing. All ports everywhere (including, probably, in all other countries) follow the same practice. That being so, the question of dealing with the depreciated value of the assets only for this case cannot arise.
- (vii). The demand of the FIMI that the reduction should be of the order of 50% (i.e., Rs.25/-) because of the fact that there will be an additional expenditure of Rs.63/- for the 'road way' is more emotional than rational or economic. The CHPT has categorically stated that its calculation is specific; the 40% reduction is reasonable; and, it cannot be enlarged. There is no reason why this categorical statement of the CHPT cannot be accepted.
- (viii). The CHPT has proposed that this rebate will be given only when wagon tippler and stacker are not available because of being used by another party. This stipulation is understandable as the Port wants to protect its investments on Tipping and stacking equipment; and, does not want idling of these facilities. The need for intercarting of ore from Railway yard may also arise when the receiving system the Port is out of commission due to breakdown or maintenance. That being so, it is reasonable to allow the rebate when the wagon tippler and stacker can not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul and repairs in addition to non-availability because of being hired by another party. It is noteworthy that a similar condition has been stipulated by this Authority for cases of exemption from heavy lift charges.

5. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the CHPT with the slight modification mentioned in paragraph 4 (viii) above. Consequently, the Scale of Rates of the CHPT is amended as described below:

"The existing note in item 2 of Scale F, Chapter II; Book I is renumbered as note (a) and a new note (b) as given below is inserted:

Note (b): A rebate of 40% in item 1 and 2 above rounded off to Rs.20/- shall be given for the quantity of Iron Ore manually unloaded from wagons at the Royapuram Railway yard and intercarted to the Mechanical Ore Handling Plant through trucks for shipment at the cost of exporters.

This rebate will be allowed only when the wagon tippler and stacker can not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul and repairs or non-availability of these equipment because of being hired by another party."

6. The CHPT is directed to incorporate the above provision in its Scale of Rates.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT III/IV/143/Exty/2000]

